LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിനൊന്നാം കേരള നിയമസഭ

എട്ടാം സമ്മേളനം

2004 ജൂലൈ 8, വ്യാഴം

വാല്യം CXXI] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 10

നിയമസഭ 2004 ജൂലൈ മാസം 8-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ ശ്രീ. എൻ. സുന്ദരൻ നാടാരുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനത്തിലേയ്ക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(i) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഓർഡർ, ഓർഡർ ചോദ്യം നമ്പർ 231

റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ

*1 [231] ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദുറബ്ബ് :

,, വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് :

,, കെ. എൻ. എ. ഖാദർ :

,, സി. മോയിൻകുട്ടി :

,, ഇസ്ഹാക് കുരിക്കൾ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കേരളത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടപടി വേഗത്തിൽ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ;

(ബി) എറണാകുളത്തുനിന്നും ആലപ്പുഴ വഴിയും കോട്ടയം വഴിയുമുള്ള പാതകളിൽ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടപടി ആരംഭിച്ച് അടിയന്തിരമായി പൂർത്തിയാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ ധരിപ്പിക്കുമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള): സർ,

(എ) സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ഈ പാതകളുടെ ഇരട്ടിപ്പിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ റെയിൽവേ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദുറബ്ബ്: സർ, കേന്ദ്രത്തിൽ ഏത് ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നാലും കേരളത്തോടുള്ള റെയിൽവേ വകുപ്പിന്റെ സമീപനം തികഞ്ഞ അവഗണനയോടുകൂടിയുള്ളതാണ്. ഏറ്റവും പുതിയ ഉദാഹരണമാണ്, മിനിഞ്ഞാന്ന് ലോക്സഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഉത്തരത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കാൻ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പാത ഇരിട്ടിപ്പിക്കലിന് മൊത്തം ആവശ്യമുള്ള തുക 857 കോടി രൂപയാണ്. 220 കോടി രൂപയാണ് മൊത്തത്തിൽ കേരളത്തിന് അനുവദിച്ചത്. ഷൊർണ്ണൂർ - മംഗലാപുരം റൂട്ടിലുള്ള ഡബ്ലിംഗ് ഒച്ചിന്റെ വേഗതയിലാണ് നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത് ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. അതോടൊപ്പം ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായി, "ഈ അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ മറുപടി പ്രസംഗത്തിന് മുമ്പായി ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ഡൽഹിയിൽ പോകുകയും ആവശ്യമായ സമ്മർദ്ദം ഇക്കാര്യത്തിൽ ചെലുത്തുകയും ചെയ്യും" എന്ന്. പുതിയതായി എന്തെല്ലാം ആവശ്യങ്ങളാണ് നമ്മൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ഇതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ഞാനും കൂടി കൊടുത്ത കത്തിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ലാലുപ്രസാദ് യാദവ് 29-ാം തീയതി ഗവൺമെന്റിനയച്ച കത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, കാലിക്കട്ട്-ഷൊർണ്ണൂർ ഡബ്ലിംഗ് 30 കിലോമീറ്റർ 2004-ൽ പൂർത്തിയാക്കുമെന്നാണ്. അത് എഴുതിക്കിട്ടിയിരിക്കുന്ന ഉറപ്പാണ്. ഈ 30 കിലോമീറ്ററിൽ ഏതാണ്ട് ഒരു വലിയ ഭാഗം പൂർത്തിയായി. ഇതിന് വീണ്ടും അലോട്ടുമെന്റ് അനുവദിക്കുന്നത് മൊത്തം പ്രൊവിഷനിൽ നിന്നുമാണ്. ഇത് പൂർത്തിയാക്കാനാവശ്യമായ ഫണ്ട് തരാമെന്ന് സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതാണ് ഈ ലൈനിനെപ്പറ്റി പറയാനുള്ളത്. ഇതിന് ടോപ് പ്രയോറിറ്റി തന്നെ ഗവൺമെന്റ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. 30 കിലോമീറ്റർ ചെയ്തു കിട്ടിയാൽത്തന്നെ വലിയ ആശ്വാസമാകും. ഡബ്ലിംഗിനുവേണ്ടി കൂടുതൽ സ്ഥലം എടുപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രമങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. നാളെ നോൺ ഒഫിഷ്യൽ ആയതുകൊണ്ട് ഒന്നും നടക്കുകയില്ല. ഞായറാഴ്ച പോയിട്ട് തിങ്കളാഴ്ചയും ചൊവ്വാഴ്ചയുമായി റെയിൽവേ മന്ത്രിയുടെ കാര്യാലയവും, എം.പി.-മാരുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി .കെ. അബ്ദുറബ്ബ്: മംഗലാപുരം-ഷൊർണ്ണൂർ പാതയിൽ ധാരാളം ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ റെയിൽവേ ട്രാക്കിനുമുകളിൽ പണി നടത്താതെ അനാഥ പ്രേതങ്ങൾപോലെ നിൽക്കുകയാണ്. റെയിൽവേ സേഫ്റ്റി കമ്മിഷണറുടെ അനുമതി ലഭിക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ് അത് തുടങ്ങാത്തതെന്നാണ് പറയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഡബ്ലിംഗ് നടക്കുന്ന റെയിൽവേ ട്രാക്കിന് മുകളിൽ ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് റെയിൽവേ സേഫ്റ്റി കമ്മിഷണറുടെ അനുവാദം കാലതാമസം കൂടാതെ ലഭ്യമാക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഇത് ചെയ്യുന്നത് റെയിൽവേയുടെ കോ-ഓർഡിനേഷനിലല്ല. ഡയറക്ട് ഇൻഫർമേഷൻ നമുക്കില്ല. ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷനാണ് ഇത് ചെയ്യുന്നത്. ഇതിന്റെ സാഹചര്യങ്ങൾ നമുക്കറിയില്ല. ഏതായാലും അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ഫയലിൽ നോക്കി ആവശ്യമായ രീതിയിൽ പരിഗണിക്കും. റെയിൽവേമന്ത്രി കാര്യാലയത്തിനു കൊടുക്കാൻ പോകുന്ന മെമ്മോറാണ്ടത്തിൽ ഈ കാര്യംകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി ഇത് ശക്തമായി ഉന്നയിക്കും.

ശ്രീ. വി.കെ. ഇബ്രാഹിംകുഞ്ഞ്: നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ വികസനം തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പിന്നോക്കം നേരിടുന്നതിന്റെ പ്രധാന കാരണം നമുക്കൊരു റെയിൽവേ സോണില്ല എന്നുള്ളതാണ്. റെയിൽവേ സോണില്ലാത്ത ഒരു പ്രധാന സംസ്ഥാനം കേരളമായിരിക്കും. ഒരു റെയിൽവേ സോൺ നേടിയെടുക്കാൻ ശക്തമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടു വരുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ഞാനുംകൂടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ മിനിസ്റ്ററുമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ സോണിന്റെ കാര്യത്തിൽ അനുകൂലമായ സാഹചര്യമാണെന്നാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞിരുന്നത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ കിട്ടിയിരിക്കുന്ന മറുപടി ഞാൻ വായിക്കാം "Formulation of a railway zone exclusively for the State of Kerala regarding setting up of a railway zone in Kerala. It is intimated that Government has recently operationalised seven new zones. These seven new zones have been carved out of the heavily worked zones on the basis of the workload, accessibility, geographical sprawls and other administrative operational requirements and not on regional considerations. The demand for a zone in Kerala when examined in the light of these considerations has not been found feasible". തിങ്കളാഴ്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ കാണുമ്പോൾ ഏറ്റവും ശക്തമായി ഉന്നയിക്കാൻ പോകുന്നത്

ഇതാണ്. മദ്രാസ് സോണെന്ന് പറയുന്ന സതേൺ റെയിൽവേ സോൺ വിഭജിക്കണം. മദ്രാസിന്റെ തെക്കൻ പ്രദേശങ്ങളും കന്യാകുമാരിയും അതുപോലെ വിരുദുനഗർ മുതൽ ഇങ്ങോട്ടുള്ള പോർഷൻസും തിരുവനന്തപുരത്ത് ചേർത്തതുകൊണ്ട് അപകടമൊന്നുമില്ല. നമ്മളെ മദ്രാസിൽ ചേർക്കാമെങ്കിൽ അതും ഇങ്ങോട്ട് ചേർത്തതുകൊണ്ട് അപകടമൊന്നുമില്ല. കേരളം മാത്രമായിരിക്കണം ഈ സോണെന്ന് വലിയ നിർബ്ബന്ധമൊന്നുമില്ല. തമിഴ്നാടിന്റെ തെക്കൻ പ്രദേശങ്ങളും, കർണ്ണാടകത്തിന്റെ തെക്കൻ പ്രദേശങ്ങളും ഉൾപ്പെടുന്ന സോണിന് കേരളത്തിന് അവകാശമുണ്ട്. നമ്മളെ അവിടെ കൊണ്ടുപോകേണ്ട കാര്യമില്ല. വളരെ തെറ്റായ ഒരു നയമാണ് റെയിൽവേ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇന്ത്യയിലെ പ്രധാന സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ റെയിൽവേ സോണില്ലാത്ത സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ റവന്യൂ കൊടുക്കുന്നത് കേരളമാണ്. കള്ള ടിക്കറ്റും കള്ള യാത്രയും ഇല്ലാത്ത സംസ്ഥാനമെന്ന നിലയിൽ എല്ലാ നിലയിലുമുള്ള പരിഗണനയ്ക്ക് അർഹതയുണ്ട്. ഇക്കാര്യം വളരെ കർശനമായി പ്രസ്സ് ചെയ്യാൻ തന്നെയാണ് തിരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിംകുഞ്ഞ്:</u> നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ബ്രിട്ടീഷുകാർ റെയിൽവേപ്പാത ഉണ്ടാക്കിയപ്പോൾ ഏറ്റവും ആദ്യമായി ഉണ്ടാക്കിയ സ്റ്റേഷനാണ് കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനൽ സ്റ്റേഷൻ. അത് ഹെറിറ്റേജിന്റെ ഭാഗമാണ്. മഹാത്മാഗാന്ധി മുതലുള്ള ദേശീയ നേതാക്കളെല്ലാം സഞ്ചരിച്ചിരുന്ന സ്റ്റേഷനാണ്. മാത്രമല്ല ആ സ്റ്റേഷൻ കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന്റെ ഭാഗം കൂടിയാണ്. കഴിഞ്ഞ എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റ് വളരെയധികം അവഗണിക്കുകയും അവിടെനിന്നും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന എല്ലാ വണ്ടികളും നിറുത്തുകയും ചെയ്തു. ഒരു പാസ്സഞ്ചർ ട്രെയിൻ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ദീർഘദൂര വണ്ടികൾ യാത്ര പുറപ്പെട്ടിരുന്നത് കൊച്ചി ഹാർബർ ടെർമിനൽസിൽ നിന്നുമായിരുന്നു. ഇവിടെയുള്ള പഴയ അംഗങ്ങളും മന്ത്രിമാരുമൊക്കെ അതിൽ ധാരാളം സഞ്ചരിച്ചിരുന്നതാണ്. അതിന്റെ അവഗണന അവസാനിപ്പിച്ച് കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ടെർമിനൽസിൽ നിന്നും തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള:</u> ഇക്കാര്യം നേരത്തെതന്നെ തിരുവനന്തപുരം റീജിയേണൽ ഓഫീസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസാരിച്ചിരുന്നു. അങ്ങ് പറഞ്ഞത് വളരെ ശരിയാണ്. എല്ലാ വണ്ടികളും ആരംഭിച്ചിരുന്നത് ടെർമിനൽ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നുമായിരുന്നു. അന്ന് സൗത്ത് സ്റ്റേഷന് അത്ര പ്രാധാന്യം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. നിർഭാഗ്യവശാൽ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന വണ്ടികൾവരെ നിറുത്തുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇത് പുനഃസ്ഥാപിക്കണമെന്ന് നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വളരെ ശക്തമായി ഈ ആവശ്യം വീണ്ടും ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദർ: ഷൊർണൂർ-കോഴിക്കോട് റെയിൽപാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുക, അതുപോലെ ഓരോ ജില്ലയിലേയും പ്രധാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ, ഉദാഹരണത്തിന് മലപ്പുറത്തെ തിരൂർ പോലെയുള്ള പ്രാധാന സ്റ്റേഷനുകൾ മോഡേണൈസ് ചെയ്ത് കൂടുതൽ സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കുക, റെയിൽവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ഫോഴ്സില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ അവ ഏർപ്പെടുത്തുക നേരത്തെ ശ്രീ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് പറഞ്ഞതുപോലെ സോണൽ ഓഫീസ്, ട്രെയിനിന്റെ എണ്ണത്തിലുള്ള കുറവ്, മലബാറിൽ നിന്നുള്ള എം.എൽ.എ.-മാരും മന്ത്രിമാരും വളരെ കഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടാണ് ട്രെയിനിൽ ഒരു സീറ്റ് പിടിക്കുന്നത്. ഇത് വലിയ ഒരു ദുരിതമാണ്. ഈ വക കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും, കേരളത്തിന്റെ യഥാർത്ഥത്തിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ മുൻഗണനാക്രമത്തിൽ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് പഠിച്ച് അത്തരം കാര്യങ്ങളും റെയിൽവേയ്ക്ക് കേരളത്തോടുള്ള അവഗണനയെക്കുറിച്ചും മനസ്സിലാക്കാൻ ഒരു യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ ആവശ്യമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഈ രണ്ട് ദിവസത്തിനകം അത് പറ്റില്ല. സഭാസമ്മേളനം നടക്കുന്ന സമയത്തോ അതിനുശേഷമോ അങ്ങനെയൊരു യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടാം. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ മിക്കവാറും മലബാറിൽ കൂടിയാണ് ഓടുന്നത്. ഇപ്പോൾത്തന്നെ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിരിക്കുന്നത് കേരളത്തിന്റെ എല്ലാ ജില്ലയിലും ട്രെയിൻയാത്രാ സൗകര്യം വേണം എന്നാണ്. പാലക്കാടിനപ്പുറത്തേക്ക് ട്രെയിനുകൾ പോയാൽ കേരളത്തിന് പ്രയോജനമില്ല. അതുകൊണ്ട് നമ്മൾ കൊടുത്തിരിക്കുന്ന നിർദ്ദേശം, ക്രാന്തി എക്സ്പ്രസ്സും കൊങ്കൺ വഴി ഓടണമെന്നാണ്. കാരണം പാലക്കാടുള്ളവർക്ക് 30 കിലോമീറ്റർ വന്ന് ഷൊർണ്ണൂരിൽ നിന്ന് കയറാൻ കഴിയും. പക്ഷേ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള ജില്ലകൾ കേരളത്തിന്റെ ഭാഗമെന്നുള്ള നിലയിൽ കേരളത്തിന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പ്രയോജനം കിട്ടുന്നുണ്ട്, ഏത് ട്രെയിൻ തുടങ്ങിയാലും കൊങ്കൺ വഴി ഓടുകയാണ്. മലബാറിനെ അവഗണിക്കുന്ന ഒരു നയം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ശുപാർശയിലില്ല. അപ്പോൾ റെയിൽവേ മന്ത്രിയോട് ചോദിക്കുന്നത് പോലെ എന്നോട് ചോദിച്ചാൽ ഞാൻ ലാലുപ്രസാദ് യാദവല്ലല്ലോ? എന്നോട് അങ്ങനെ ചോദ്യം ചോദിച്ചാൽ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. ഗേറ്റ് കാവൽക്കാരന്റെ ജോലിയേ നമുക്കുള്ളൂ. ഇതിന് ശുപാർശ ചെയ്യുകയോ, ശക്തമായി സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുകയോ ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് നമുക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുക. എങ്കിലും നമ്മുടെ സജഷൻസ് കൊടുക്കാം. തീർച്ചയായിട്ടും മലബാറിലെ എം.എൽ.എ.-മാരുടെ മാത്രമല്ല റീജിയൺ വൈസായിട്ട് എം.എൽ.എ.-മാരുടെ യോഗം വേണമെങ്കിൽ വിളിച്ചുകൂട്ടാം. അതിന് ബുദ്ധിമുട്ടില്ല. അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളെല്ലാം വളരെ ശരിയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദർ: സർ, തിരൂരങ്ങാടിപ്പുറം, നിലമ്പൂർ-ഫറൂക്ക്, നിലമ്പൂർ- നഞ്ചൻകോട് തുടങ്ങിയ മൂന്ന് പ്രദേശങ്ങൾക്ക് പുതിയ റെയിൽവേ സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തണമെന്നുള്ള ആവശ്യം ജനങ്ങളിൽ നിന്ന് വല്ലാതെ ഉണ്ടായിവരുന്നുണ്ട്. അതിൽ ചില പ്രദേശങ്ങൾ സർവ്വേ ചെയ്യാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവെന്ന് പത്രത്തിലൊക്കെ കണ്ടിരുന്നു. ആ കാര്യം കൂടി ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിച്ച് വേണ്ടത് ചെയ്യുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: വളരെക്കാലമായി ഉന്നയിക്കുന്ന ഒരു ആവശ്യമാണ്. ഞാൻ പറയാം, Survey for new line from Nanjangud to Nilampur was completed in 2003-2004. As per the survey report cost of construction of 236 kilometres of new lines has been assessed as ₹ 1112 crores with a rate of return -6.25%. Due to heavy throng forward ongoing projects and constrained resources, it has not been found feasible to consider the proposal for the present. പക്ഷേ നമ്മൾ അതു പോര എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് വീണ്ടും ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. രണ്ടാമത് ട്രാഫിക് സർവ്വേ നടത്തി അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇത് റിലീസ് ചെയ്യുമെന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ വിശ്വാസം. ഇല്ലാത്ത ലൈനിൽ എങ്ങനെയാണ് ട്രാഫിക് സർവ്വേ നടത്തുന്നത്? അതുകൊണ്ട് ഇല്ലാത്ത ലൈനിൽ ട്രാഫിക് സർവ്വേ നടത്തി ആറേകാൽ ശതമാനം നഷ്ടം വരുമെന്ന് പറയുന്ന ന്യായത്തോട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് യോജിക്കാൻ പറ്റില്ല. മാത്രമല്ല വളരെ ഹെവി ട്രാഫിക് വരുമെന്നാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഇതുസംബന്ധിച്ചുള്ള അസ്സസ്സ്മെന്റ്. അതുകൊണ്ട് ഈ പറയുന്നത് അംഗീകരിക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. ഇത് പ്രസ്സ് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. സി. മോയിൻകുട്ടി: കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മലബാറിനോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണനയുടെ തനിയാവർത്തനമാണ് ഇവിടെ റെയിൽവേ നമ്മളോട് കാണിക്കുന്നത്. കേന്ദ്രത്തിൽ സ്വാധീനമുള്ള ആളുകൾ ഇവിടെയുണ്ട്. ഒരു യോജിച്ച പ്രക്ഷോഭം വേണം. കോച്ചുകളുടെ അപര്യാപ്തത, കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥ തുടങ്ങിയ ഒട്ടേറെ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. സോണില്ലാത്ത ഏക റെയിൽവേ സംസ്ഥാനം ഒരുപക്ഷേ കേരളമായിരിക്കും. അതുകൊണ്ട് ഗൗരവമേറിയ പാതയിരട്ടിപ്പിക്കൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ മുൻഗണനാക്രമത്തിൽ എടുത്തുകൊണ്ട് മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ പ്രതിപക്ഷപാർട്ടികളുമായി സഹകരിക്കുന്നതുപോലെ ഭരണകക്ഷിയിലെ അഖിലേൻഡ്യാ തലത്തിൽ സ്വാധീനമുള്ളവരെ ഒന്നിച്ചുകൂട്ടികൊണ്ട് കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ? പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യമായിരുന്നാലും ശരി, കോച്ചുകളുടെ ദയനീയാവസ്ഥ ആയിരുന്നാലും ശരി, കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളുടെ അപര്യാപ്തതയായിരുന്നാലും ശരി അവ പരിഹരിക്കുന്നതിന് അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തുമുള്ള ആളുകൾ, മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ അനുവർത്തിക്കുന്നത് പോലെയുള്ള സ്വാഗതാർഹമായ സമീപനം സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് അവിടെ സ്വാധീനമുള്ള ഇറിടെയിരിക്കുന്ന പ്രതിപക്ഷത്തെക്കൂടി യോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: അത് തന്നെയാണ് ഇപ്പോൾ ചെയ്യുന്നത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞപോലെ റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മലബാറിനോട് അവഗണന കാണിച്ചിട്ടില്ല. എന്നുമാത്രമല്ല ഐക്യജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെൻറ് ഭരിച്ചപ്പോഴും ഇടതുപക്ഷമുന്നണിയുടെ കാലത്തും റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഡബ്ലിംഗ് ഉൾപ്പെടെ, അതായത് ഷൊർണ്ണൂർ മുതൽ മംഗലാപുരം വരെയുള്ള ഡബ്ലിംഗും ഇന്ന് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന through trains-ഉം കൊങ്കൺ റെയിൽവേയ്ക്കുള്ള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പാർട്ടിസിപ്പേഷനും പണമില്ലാതിരുന്ന സമയത്തുപോലും കോടിക്കണക്കിന് രൂപ കൊങ്കൺ റെയിൽവേയ്ക്ക് കൊടുത്തത് ഉൾപ്പെടെ മലബാറിന്റെ അഭിവൃദ്ധിയെ കരുതിയാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഈ രംഗത്ത് ഏത് കാലത്തും പ്രവർത്തിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയല്ല. തിരുവിതാംകൂർ - കൊച്ചി പ്രദേശത്ത് കാണിച്ചതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് കാണിച്ചത് മലബാർ പ്രദേശത്താണ്. അതിന് എത്രയോ തെളിവുകളുണ്ട്. പുതിയ ട്രെയിൻ വരുമ്പോൾ അത് മലബാർ വഴി ഓടണമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആവശ്യപ്പെട്ടത് മലബാറിനെ പരിഗണിച്ചാണ്. മലബാറിനെ പരിഗണിക്കുന്നില്ല എന്നു പറയുന്നത് ശരിയല്ല. അങ്ങ് ചോദ്യം ചോദിച്ചപ്പോൾ, എല്ലാവരെയും കൂട്ടിയോജിപ്പിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞു. നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റല്ലേ കേന്ദ്രത്തിൽ ഭരിക്കുന്നത്. അല്ല എന്നുപറയാൻ ആർക്കും സാധിക്കില്ലല്ലോ? കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ നമ്മുടെ ശത്രുവായി കണ്ട് പെരുമാറാൻ കഴിയുന്ന ഒരു സാഹചര്യമാണോ ഇന്നുള്ളത്? മിത്രമെന്നുള്ള നിലയിൽ നമുക്ക് അവരുമായി ബന്ധപ്പെടാം 30 എം.പി.-മാരും നമ്മുടേതല്ലേ? 9 രാജ്യസഭാ മെമ്പർമാരുണ്ട്. കേരളത്തിന് വേണ്ടി പ്രതിപക്ഷ എം.പി. ആയ ശ്രീ. പി. സി. തോമസും അവിടെ സത്യാഗ്രഹമിരുന്നു. ശ്രീ. പി.എം. സെയിദ് മലയാളിയാണ്. അദ്ദേഹം ഡൽഹിയിൽ നിന്നാണ് തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ടതെങ്കിലും മലയാളിയാണ്. കേരളത്തിൽ നിന്ന് ഒരു മന്ത്രിയുമുണ്ട്. അദ്ദേഹവുമായിട്ട് ഇന്നലെ ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു. നമ്മുടെ ന്യായമായ ആനുകൂല്യങ്ങൾ അനുവദിക്കണമെന്ന് ശക്തമായി ആവശ്യപ്പെടാം. അല്ലാതെ ഒരു യുദ്ധപ്രഖ്യാപനം നടത്തുകയൊന്നും ഗവൺമെന്റിന് സാദ്ധ്യമല്ല.

ശ്രീ. സി. മോയിൻകുട്ടി: കാസർഗോഡ് നിന്ന് മലബാർ വരെയുള്ള ആയിരക്കണക്കിന് യാത്രക്കാരുടെ ഏക പ്രതീക്ഷ എന്നുപറയുന്നത് കണ്ണൂർ എക്സ്പ്രസ്സും മലബാർ എക്സ്പ്രസ്സുമാണ്. ഈ വണ്ടിയിൽത്തന്നെ ജീവനക്കാരുടെ തള്ളിക്കയറ്റംമൂലം വളരെയധികം പ്രയാസവും ദുരിതവും അനുഭവിക്കുന്നു. അമൃത മോഡലിൽ രാത്രി 9 മണിക്ക് ശേഷം കാസർഗോഡ് ഭാഗത്തുനിന്ന് ഒരു വണ്ടി പുറപ്പെടുന്ന സാഹചര്യത്തെക്കുറിച്ച് വളരെ ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. അക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് വളരെ ശക്തമായി സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ? മലബാറിൽ നിന്നുള്ള യാത്രക്കാരുടെ ഏക ആശ്രയം ഈ രണ്ട് വണ്ടികളാണ്. എം.എൽ.എ.-മാരുടെ കമ്പാർട്ടുമെന്റിൽപ്പോലും മറ്റു യാത്രാക്കാർ തള്ളിക്കയറുകയാണ്;

ഒരു രക്ഷയുമില്ല. അതുകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും രൂപത്തിൽ രാത്രി 9 മണിക്ക്ശേഷം കണ്ണൂർ-കാസർഗോഡ് ഭാഗത്ത് നിന്ന് പുറപ്പെട്ട് 7 മണിക്ക് തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്തുന്ന ഒരു സാഹചര്യം ഉണ്ടാക്കാനുള്ള സമ്മർദ്ദം അങ്ങ് താൽപ്പര്യമെടുത്തുകൊണ്ട് ചെയ്യുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: തീർച്ചയായിട്ടും താൽപ്പര്യമെടുക്കാം. അക്കാര്യം റെയിൽവേയുമായിട്ട് ടേക്കപ്പ് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: കേരളത്തിന്റെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പഞ്ചാബ് മോഡൽ പ്രസംഗം നടത്തിയതിന്റെ ഭാഗമായി വല്ലാത്ത രൂപത്തിൽ ക്രൂശിക്കപ്പെട്ട ഒരു കഴിവുള്ള മന്ത്രിയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള. ഒറ്റപ്പെട്ട് പോയതാണ്. 1985-ലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ ശ്രീ വിജയരാഘവനെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ.ആർ. നാരായണനെയും ഇടതും വലതും നിർത്തി അന്ന് രാജീവ്ഗാന്ധി പ്രസംഗിച്ചതാണ് കോച്ച് ഫാക്ടറി ഒറ്റപ്പാലത്ത് കൊണ്ടുവരുമെന്ന്. ഞാൻ അന്ന് ശ്രീ. കെ. ആർ. നാരായണനോട് മത്സരിച്ച് തോറ്റുപോയതാണ്. കോച്ച് ഫാക്ടറിയാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം. കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിനും കേരളത്തിന്റെ തൊഴിലില്ലായ്മ പരിഹരിക്കുന്നതിനും കേരളത്തിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറിയും ഡിവിഷണൽ ഓഫീസും ലഭിക്കുന്നതിന് നമ്മുടെ കൈയിലുള്ള 20 മന്ത്രിമാരേയും 30 എം.പി.-മാരേയും ഉപയോഗപ്പെടുത്തികൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ ശക്തമായ സമ്മർദ്ദവും ഇടപെടലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്ത് നിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: കേരളത്തിന് എന്ത് ആനുകൂല്യം നേടിയെടുക്കാൻ കഴിയുമോ അത് നേടിയെടുക്കണമെന്നുള്ള ഉറച്ച വിശ്വാസത്തിലാണല്ലോ ഇപ്പോൾ നമ്മളെല്ലാം. മുഖ്യമന്ത്രി ഈ ആവശ്യങ്ങളൊക്കെ ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു വിശദമായ മെമ്മോറാണ്ടം നൽകുകയും രണ്ട്, മൂന്ന് ദിവസം ഡൽഹിയിൽ താമസിച്ച് ചർച്ചകൾ നടത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ച് ഞാനും ചർച്ചകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. വീണ്ടും നമ്മളെല്ലാവരും യോജിച്ച് പോകാൻ വേണ്ടി വേണ്ടത് ചെയ്യാം. കേരളത്തിൽ റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ വളരെക്കാലമായി അവഗണനയുണ്ട്. ആ അവഗണന ഇപ്പോഴത്തെ രാഷ്ട്രീയ സാഹചര്യം ഉപയോഗിച്ച് പരിഹരിക്കാൻ ഒറ്റക്കെട്ടായി ശ്രമിക്കുന്നതിന് അതിശക്തമായ രീതിയിൽ മുന്നോട്ട് നീങ്ങാൻ തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. എം. മുരളി: സർ, കായംകുളം, മാവേലിക്കര വഴി ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുള്ള ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം പണം അനുവദിച്ചിട്ടും ഒരു വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടി വളരെ മന്ദഗതിയിലാണ് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇടപെട്ട് കായംകുളം-ചെങ്ങന്നൂർ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടപടി ധൃതഗതിയിലാക്കാനുള്ള നടപടികൾക്ക് അങ്ങ് തന്നെ മുൻകയ്യെടുത്ത് വേണ്ട നേതൃത്വം നൽകുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: കായംകുളം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയും കായംകുളം മുതൽ ഹരിപ്പാട് വരെയുമുള്ള ലൈൻ അടുത്ത വർഷം പൂർത്തിയാക്കാമെന്നാണ് ഉറപ്പ് തന്നിരിക്കുന്നത്. ഫണ്ട് അലോട്ട്മെന്റ് പ്രശ്നമല്ല. ടോക്കൺ പ്രൊവിഷൻ മതി. അതുപോലെ എറണാകുളത്ത് നിന്നും മുളന്തുരുത്തി വരെയായിട്ടുണ്ട്. മുളന്തുരുത്തി വരെയായത് കോട്ടയം വരെ എക്സ്റ്റന്റ് ചെയ്യാനുള്ള ശ്രമവും അടുത്തവർഷം നടത്തണമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതിനുള്ള ഫണ്ട്സ് അലോട്ട് ചെയ്തതിന്റെ ഡീറ്റെയിൽസുണ്ട്. ഞാൻ അതിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ അവർ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് 307 കിലോമീറ്ററിൽ 241 കിലോമീറ്റർ മംഗലാപുരം ഷൊർണ്ണൂർ ഇരട്ടിപ്പിച്ചു കഴിഞ്ഞുവെന്നാണ്. ഇതിനകത്ത് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, Doubling of Shornoor-Mangalore line 241 kilometres completed out of 307 kilometres എന്നാണ്. 307 കിലോമീറ്ററിൽ 241 കിലോമീറ്റർ കഴിഞ്ഞു. ബാക്കിയുള്ളത് ഇക്കൊല്ലം പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള ശ്രമമാണ് നടക്കുന്നത്. മെമ്പർ പറഞ്ഞത് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് അത് ചെങ്ങന്നൂർ വരെ പൂർത്തിയാക്കാൻ തടസ്സം നിൽക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. റെയിൽവേ ആവശ്യപ്പെട്ട പ്രകാരം ലാൻഡ് അക്വിസിഷന് വേണ്ടിയുള്ള സ്റ്റാഫിനേയും നിയമിച്ചുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഈ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ ത്വരിതഗതിയിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ചെങ്ങന്നൂർ ലൈനിലൊന്നും ഒരു തടസ്സമാകുകയില്ല.

ഡോ. കെ. സി. ജോസഫ്: കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസന കാര്യത്തിൽ ഓരോ പ്രദേശത്തും ഓരോ ആവശ്യങ്ങളുണ്ടാകും. പക്ഷേ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മൊത്തം താൽപ്പര്യം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ചെയ്യുമ്പോൾ റെയിൽവേ വികസനത്തിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കണ്ണി മംഗലാപുരം മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കലും ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ പൂർത്തീകരിക്കലുമാണ്. അതിന് പ്രയോറിറ്റി കൊടുക്കുകയും അത് അനുവദിക്കുകയും ചെയ്യുമെന്ന പ്രതീക്ഷയുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം ഗവൺമെന്റ് അനുവദിച്ച തുക സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യുന്നതിന് വേണ്ടി ഉപയോഗപ്പെടുത്താത്തതുകൊണ്ടാണ് കൂടുതൽ തുക അനുവദിക്കാൻ കഴിയാതെ വന്നത് എന്നുള്ള വാർത്ത ഇന്നത്തെ മലയാള മനോരമ പത്രത്തിൽ വന്നിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് അതിന് സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലും ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷനും കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ നടത്തുന്നതിനും ദൃഢനിശ്ചയത്തോടുകൂടിയുള്ള സമീപനവും രാഷ്ട്രീയ ഇച്ഛാശക്തിയും കാണിക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ഇച്ഛാശക്തിക്ക് യാതൊരു കുറവുമില്ല. എറണാകുളം മുതൽ തെക്കോട്ട് 102 കിലോമീറ്റർ ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. 320 കിലോമീറ്ററാണ് കായംകുളം വഴിയും കോട്ടയം വഴിയും തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്കുള്ള മൊത്തം ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ. അതിൽ 102 കിലോമീറ്റർ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ബാക്കിയുള്ളത് ഇക്കൊല്ലം പൂർത്തിയാക്കും

എന്നാണ് ഗവൺമെന്റിന് തന്നിരിക്കുന്ന ഉറപ്പ്. ഇതിനകത്ത് ഒരു കുഴപ്പമുള്ളത്, ഇപ്പോൾ പല സ്ഥലത്തായി ചെയ്യുന്നതിനേക്കാൾ on going പ്രോജക്ട്സ് പൂർത്തിയാക്കി ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനമുണ്ടാകുന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഏത് ഫണ്ട് കിട്ടിയില്ലെങ്കിലും ഡബ്ലിംഗ് രണ്ടും പൂർത്തിയാക്കണം. ഗേജ് കൺവർഷനുള്ളത് ആദ്യം ചെയ്താലേ ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനമുള്ളൂ. ഏറ്റെടുത്ത പ്രോജക്ട്സ് പൂർത്തിയാക്കി സംസ്ഥാനത്തിന് പ്രയോജനമുണ്ടാകുന്ന നിലപാട് ഗവൺമെന്റും നമ്മളെല്ലാവരും സ്വീകരിക്കണമെന്ന് മാത്രമേ എനിക്ക് പറയാനുള്ളൂ.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ചിരപുരാതന കാലം മുതൽക്കേ നമുക്കൊരു സമീപനമുണ്ട്. പദ്ധതികൾ അനൗൺസ് ചെയ്ത് കഴിയുമ്പോൾ പോരായ്മകൾ പറഞ്ഞിട്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം അവഗണിക്കപ്പെടുന്നു എന്നുള്ള പരാതിയിലാണ് അവസാനം നമ്മൾ ലാൻഡ് ചെയ്യുന്നത്. അതിനുമുൻപായി ചെയ്യേണ്ട ചില ഹോംവർക്കുകളുണ്ട്. പഴയ ഗവൺമെന്റുകൾ ചെയ്തതിനേക്കാൾ വ്യത്യസ്തമായി ഈ ഗവൺമെന്റ് കുറേക്കൂടി മുന്നോട്ടുപോയി എന്നുള്ളത് ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. എങ്കിലും ഇതുപോലെയുള്ള പദ്ധതികൾ നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റിന് കിട്ടത്തക്കവിധത്തിലുള്ള ഒരു ഇന്ററസ്റ്റ് ഉണ്ടാകത്തക്കവിധത്തിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ക്രമീകരണത്തിനു ഡൽഹിയിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണം. അതിനുള്ള ഹോംവർക്ക് നടത്തത്തക്കവിധത്തിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സെൽ ഡെൽഹിയിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനും അതുവഴി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതിനുമുള്ള ക്രമീകരണങ്ങൾക്ക് വേഗത കൂട്ടാനും ഇനിയും കൂടുതൽ ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് വളരെ ശരിയാണ്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ സജഷൻ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിലുണ്ട്. എം.പി.-മാരുടെ കോൺഫറൻസിലും ഈ ആവശ്യം ഉന്നയിച്ചതാണ്. മുഖ്യമന്ത്രി അത് പരിഗണിക്കുമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. ഡൽഹിയിൽ നമുക്കൊരു സ്ഥിരം സംവിധാനമുള്ളത് ഇക്കാര്യങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനമാണ്. മറ്റുള്ള എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഇങ്ങനെയൊരു സംവിധാനമുണ്ട്. അതിന്റെ ഗുണം അവർക്കുണ്ട്. ഡൽഹിയിൽ പോകാൻ മടി എന്താണെന്നു വച്ചാൽ ഈ നിയമസഭയിൽ വരുമ്പോൾ മന്ത്രിയുടെ വിമാനക്കൂലി എത്രയാണെന്ന് ചോദിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കും എന്നുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ, മലബാറിനോട് യാതൊരു വിധത്തിലുള്ള അവഗണനയും കാണിക്കുന്നില്ലെന്നാണ് മന്ത്രി ചില ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറഞ്ഞത്. ഞങ്ങളുടെ അനുഭവം മലബാറിനോട് റെയിൽവേ കാണിക്കുന്നതുപോലെയുള്ള അവഗണന മറ്റ് ഒരു പ്രദേശത്തോടും കാണിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. ആ അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. എന്റെ ചോദ്യം, ഇപ്പോൾ കണ്ണൂർ വരെ വന്നുനിൽക്കുന്ന വണ്ടി മംഗലാപുരം വരെ നീട്ടാനാവശ്യമായ സംവിധാനമുണ്ടാക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ്. അതുപോലെ ഒച്ചിന്റെ വേഗതയിലാണ് ഡബ്ലിംഗ് നടക്കുന്നത്. ഡബ്ലിംഗ് പൂർത്തിയാക്കാനുള്ളത് കാസർഗോഡിനും കൂട്ടിക്കുളത്തിനും ഇടയ്ക്കുള്ള ചുരുക്കം സ്ഥലത്താണ്. അത് പൂർത്തീകരിച്ചാൽ അവിടുത്തെ ഡബ്ലിംഗ് പൂർത്തിയായി. പക്ഷേ അതിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അശാസ്ത്രീയമായ നിർമ്മാണം കാരണം നിരവധി തവണ ഇടിഞ്ഞുപൊളിഞ്ഞ്വീണ് കോടിക്കണക്കിന് രൂപ റെയിൽവേയ്ക്ക് നഷ്ടമുണ്ടാക്കിയ ഒരു പ്രവൃത്തിയാണ് അവിടെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രയാസമനുഭവിക്കുന്ന ഒരു പ്രദേശമാണ് ഉദുമ. ഉദുമയിൽ ഓവർബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മിക്കണമെന്ന ആവശ്യം കുറേക്കാലമായി അവിടുത്തെ ജനങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുന്നതാണ്. ഓവർബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മിക്കാനാവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കണം. അതുപോലെതന്നെ കണ്ണൂർ എക്സ്പ്രസ്സ് മംഗലാപുരം വരെ നീട്ടാനാവശ്യമായ നടപടികളും അങ്ങ് സ്വീകരിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഈ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളൊക്കെ എഴുതിത്തന്നാൽ അതിനുള്ള ശുപാർശകൾ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനും റെയിൽവേ ബോർഡിനും അയയ്ക്കാം. മലബാറിനോട് അവഗണന കാണിക്കുന്നുവെന്ന് പറയരുത്. ഞാൻ പല പ്രാവശ്യം റെയിൽവേയുടെ ചുമതല വഹിച്ച ആളാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ പരിഗണന മലബാർ മേഖലയ്ക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കേരളം കോടിക്കണക്കിന് രൂപ കൊങ്കൺ റെയിൽവേയ്ക്ക് കൊടുത്തതുതന്നെ മലബാറിനോടുള്ള പരിഗണന കൊണ്ടാണ്. അതുപോലെ എല്ലാ എക്സ്പ്രസ്സ് വണ്ടികളും ഓടുന്നത് ഇപ്പോൾ മലബാറിൽ കൂടിയാണ്. പുതിയതായി വരാൻ പോകുന്ന വണ്ടിയും മലബാറിലൂടെ ഓടണമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് പറഞ്ഞു. സ്വാതന്ത്ര്യത്തിന് മുമ്പ് മംഗലാപുരം വണ്ടിയല്ലാതെ ഒരു വണ്ടിയും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ധാരാളം വണ്ടികൾ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്, ഷട്ടിൽ സർവ്വീസുകൾ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. പാലക്കാട് വഴി ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന രാജധാനി എക്സ്പ്രസ്സ് അതുവഴി മാറ്റിവിട്ടു. അതുകൊണ്ട് ഈ പറയുന്നത് ശരിയല്ല. അത് ക്രൂരതയാണെന്ന് മാത്രമേ എനിക്ക് പറയാൻ കഴിയൂ.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ് : സർ, ഈ ഡബ്ളിംഗിൽ റെയിൽവേ അവഗണനയെക്കുറിച്ച് ഒരു ഭാഗത്ത് പരാതി പറയുമ്പോഴും അനുവദിച്ചു കിട്ടിയ വർക്കുകൾ പൂർത്തിയാക്കണം, കാസർകോട്ടുള്ള കാര്യം ശ്രീ. കുഞ്ഞിരാമൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. ഷൊർണ്ണൂർ-കോട്ടപ്പുറം ലൈനിൽ ഭാഗികമായി പണി നടത്തി വളരെയധികം മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്ത് ഉണ്ടായിട്ടുള്ള പട്ടാമ്പിയിലെ റെയിൽവേ കമാനം ഡബിളിംഗിന്റെ ഭാഗമായി പൊളിച്ചു പണിയുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് മണിക്കൂറുകളോളമുള്ള ഗതാഗത സ്തംഭനം പട്ടാമ്പി ടൗണിൽ അടക്കം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ മൂവായിരം തൊഴിലാളികൾ ഉള്ള ഏറ്റവും വലിയ റെയിൽവേ ജംഗ്ഷനായ ഷൊർണ്ണൂരിലെ ലോക്കോ ഷെഡ് നിറുത്തലാക്കി. അതെല്ലാം പുന:സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ലോക്കോ ഷെഡിന്റെ കാര്യം നമ്മൾ ടേക്കപ്പ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ അവസാന ഭാഗത്തെക്കുറിച്ച് പറയാം, മറ്റേത് ഞാൻ അന്വേഷിക്കാം. ആവി എഞ്ചിനുകൾ നന്നാക്കുന്നതിന് വേണ്ടി

അന്നുണ്ടാക്കിയ ലോക്കോ ഷെഡ്ഡുകളാണ് ഇതെല്ലാം. ഈ ലോക്കോ ഷെഡ്ഡുകളെന്നു പറയുന്നത് അവർ ഈ ആവി എഞ്ചിന്റെ റിപ്പെയറിനുവേണ്ടി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. അത് ചെറിയ തോതിൽ ഇപ്പോഴും നടക്കുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ആവി എഞ്ചിനുകളിൽ നിന്നും ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിനുകളിലേയ്ക്ക് പോയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഡീസലും തീർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ കഴിയുമ്പോൾ ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിനിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്. ലോക്കോ ഷെഡുകളിലുള്ള ജീവനക്കാർക്ക് മറ്റ് ജോലികൾ കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവർക്ക് ആർക്കും ജോലി നഷ്ടപ്പെടുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് റെയിൽവേയുടെ ഈ കാര്യത്തിലുള്ള അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ് : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുപ്പത് കിലോമീറ്റർ ഷൊർണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട് ലൈൻ പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. മലപ്പുറം ജില്ലയിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതലുള്ളത്. പരപ്പനങ്ങാടി, കണ്ണൂർ. തിരൂർ, കോട്ടപ്പുറം തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇത് ഓരോ പത്തു മിനിട്ട് കഴിയുമ്പോൾ വണ്ടി നിൽക്കുകയാണ്. ഞങ്ങൾ ബിഫോർ ടൈമിൽ ഷൊർണ്ണൂരെത്തും. കോഴിക്കോട്ട് ഒരു മണിക്കൂർ ലേറ്റാകും. അതുകൊണ്ട് ഡബ്ലിംഗിന് മലപ്പുറം ജില്ലയ്ക്ക് മുൻഗണന കൊടുക്കുന്നതിന് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, ഷൊർണ്ണൂർ-കോട്ടപ്പുറം ലൈനിന്റെ ഡബ്ലിംഗ് ആണ് എന്ന് പൂർത്തിയാകുമെന്ന് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ പണി നടക്കുന്നുണ്ട് എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. തെറ്റുണ്ടെങ്കിൽ തിരുത്താം. ഷൊർണ്ണൂർ-കോട്ടപ്പുറം ലൈനിലുള്ള മുപ്പത് കിലോമീറ്ററാണ് ഇത്തവണ ചെയ്ത് പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. മറ്റേത് ഞാൻ തീർച്ചയായിട്ടും അന്വേഷിക്കാം.

ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ : സർ, 105 പേർ മരണപ്പെട്ട പെരുമൺ ദുരന്തത്തിന്റെ പതിനാറാം വാർഷിക ദിനമാണ് ഇന്ന്. റെയിൽവേ അന്ന് പറഞ്ഞത് ടൊർനാഡോ മുഖാന്തിരമാണ് അപകടമുണ്ടായത് എന്നാണ്. അതുകൊണ്ട് അവർക്ക് ആർക്കും ആനുകൂല്യം പോലും ലഭ്യമായില്ല. കൊല്ലം-പുനലൂർ ബ്രോഡ്ഗേജ് വികസനത്തിന് ശ്രീ. കൊടിക്കുന്നിൽ സുരേഷ് എം.പി. ആയിരുന്നപ്പോൾ മുൻകയ്യെടുത്തിരുന്നു. അതിന് വളരെ പുരോഗതി ഉണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്താണ് അവസ്ഥ എന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് മറുപടി പറയാമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, ഞാനും മുഖ്യമന്ത്രിയും ശ്രീ. ലാലു പ്രസാദ് യാദവിനു കൊടുത്ത മെമ്മോറാണ്ടത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ഗേജ് കൺവെർഷൻ എടുക്കണമെന്നാണ്. മദിരാശി-കൊല്ലം ആണ് ഈ ലൈൻ. തിരുവിതാംകൂറിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന ലൈനാണ്. മദ്രാസ് മുതൽ ചെങ്കോട്ട വരെയും തെങ്കാശി വരെയുമുള്ള ഭാഗം മുഴുവനും ചെയ്തുകഴിഞ്ഞു. മറ്റേതിന്റെ പണിയൊന്നും ആയിട്ടില്ല മേൽ പാലങ്ങളുടെ പണി കിടക്കുകയാണ്. ഇത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഇതിനുള്ള ഒരു നടപടിയും ഇതുവരെ ആയിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ നമുക്ക് കിട്ടിയിരിക്കുന്ന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

രൂപത്തിൽ കൊല്ലം-പുനലൂർ ഗേജ് കൺവർഷൻ നാലഞ്ച് കിലോമീറ്റർ ഇത്തവണ ടേക്ക്-അപ് ചെയ്യാമെന്നും അതിന്റെ പണി നടത്തുമെന്നുമാണ്. ഇതുവരെ ഒരു പണിയും ആയിട്ടില്ല. നമ്മൾ കൊടുത്ത മെമ്മോറാണ്ടത്തിൽ പുനലൂർ-ചെങ്കോട്ട സെക്ടറിന്റെ പണിയുടെ കാര്യം ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. അടുത്ത കൊല്ലം പുനലൂർ-ചെങ്കോട്ട സെക്ടർ എടുക്കാം എന്നാണ് മെമ്മോറാണ്ടത്തിന് മറുപടിയായി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ചെങ്കോട്ട-പുനലൂരിന്റെ സർവ്വേ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ വലിയ വനപ്രദേശം ആയതുകൊണ്ട് ഇന്നത്തെ ലൈൻ കംപ്ലീറ്റ് മാറ്റണം. ടണൽസ് മാറ്റണമെന്നാണ് അവർ പറയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അതിന് സർവ്വേ പൂർത്തിയായിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഇത് പൂർത്തിയാക്കി ഇപ്പോൾ മദിരാശിയിൽനിന്ന് തെങ്കാശിയിൽ എത്തുന്ന ലൈനുമായി യോജിപ്പിക്കാം എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഇക്കൊല്ലം നാല്പത്തിയഞ്ച് കിലോമീറ്റർ പൂർത്തിയാക്കാം എന്ന് സമ്മതിച്ച് വർക്ക് വന്നിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ : സർ, പയ്യന്നൂരിലെ കൊറ്റിയിൽ പണിയേണ്ട റെയിൽവേ പാലത്തിനെ സംബന്ധിച്ചാണ് എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്. ഏകദേശം കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷമായി ഗവൺമെന്റ് ആവശ്യപ്പെട്ട രീതിയിൽ സ്ഥലം അക്വിസിഷൻ നടപടിയൊക്കെ പൂർത്തിയായി. നേവൽ അക്കാദമിയിലേയ്ക്കുള്ള ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡിൽ കൊറ്റിയിൽ പണിയേണ്ട ഈ പാലത്തിന്റെ മറ്റ് പ്രാഥമിക നടപടികളെല്ലാം തീർത്ത സാഹചര്യത്തിൽ പാലം എത്രയും പെട്ടെന്ന് പണിയുന്നതിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുവാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, എന്റെ ഓർമ്മ ശരിയാണെങ്കിൽ നേവൽ അക്കാദമി റോഡിലാണ് ആ പാലം. ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ പണിയാൻ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്ന പാലങ്ങളിൽ ഒന്നാണെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. കൃത്യമായി പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് അതാണെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം.

പരമ്പരാഗത വ്യവസായ ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ അന്താരാഷ്ട്ര വിപണി

*2 [232] ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ:
„ ടി. കെ. ദേവകുമാർ:
ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വ്യവസായവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ പരമ്പരാഗത വ്യവസായ ഉൽപന്നങ്ങൾക്ക് അന്താരാഷ്ട്ര വിപണിയിൽ പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല എന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) എങ്കിൽ പരമ്പരാഗത വ്യവസായ ഉൽപന്നങ്ങൾക്ക് അന്താരാഷ്ട്ര വിപണിയിൽ കൂടുതൽ സ്ഥാനം നേടുന്നതിന് സർക്കാർ എന്തെങ്കിലും നടപടി കൈക്കൊണ്ടിട്ടുണ്ടോ ; വിശദവിവരം വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(സി) പ്രസ്തുത ഉൽപന്നങ്ങളുടെ ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്താനും ആവശ്യമായ പ്രചരണം സംഘടിപ്പിക്കുവാനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly